

## Le ferrovie a traffico limitato

## Lo ferrovio a traffico limitato

L'ing. Vincenzo Capella, responsabile della pubblica istruzione del viaggio da lui compiuto, per ordine del Ministro dei Lavori Pubblici, allo scopo di studiare le modalità con le quali le grandi amministrazioni ferroviarie della Francia e del Belgio esercitano le linee di traffico limitato e quindi la loro rete.

Gli elementi e le notizie raccolte in questa relazione sono di grande interesse per la nostra amministrazione anche nelle nostre linee a doppio tracciato e in un sistema di esercito più conforme alle condizioni della linea stessa e ai bisogni della regolare servizio.

Non contengono lo spazio una minuta capesola di limitazioni al riarmo dei diversi sistemi.

Dai sistemi di circolazione in uso nelle principali reti della Francia e del Belgio per proporzionare le quote di traffico limitato, si può dedurre che il traffico limitato, ristretto come le economie si sono quasi esclusivamente ottenute con la riduzione del

Si è diminuito il personale dei treni ma in compenso vennero istituiti i treni leggeri con composizioni non limitate e con freni continui: fu ridotto il

personale delle stazioni ma vanno attinto il servizio illustrato, vennero semplificate le contabilità e le gestioni, venne talora sostituito il telefono al telegrafo e vennero, con la estensione del servizio dei treni a navetta e col *baston-pioleta* diminuite molte delle operazioni relative alla sicurezza. Questa estensione del servizio a *navetta* permise inoltre la riduzione del personale della linea affidandone la sorveglianza ai soli cantonieri.

Sulle ferrovie belghe si è andati anche più in là, fino a limitare la spesa di manutenzione delle linee.

Ed i risultati ottenuti nella applicazione di questi sistemi, vennero, sia nei riguardi dell'aumento che in quelli del pubblico, riscontrati buoni.

L'esercizio ha potuto limitare le spese in relazione al prodotto. Il pubblico si trova sufficientemente servito. L'aumento sulla frequenza dei convogli, l'istituzione dei numerosi punti d'arresto (fermate senza stazione), le facilitazioni negli abbonamenti, specialmente agli operai ed agli agricoltori, hanno

L'ing. Capello osserva che queste modalità di servizio economico non potrebbero tutti essere in breve attuate nella nostra linea a debole traffico. Per taluna occorrerebbero provvedimenti legislativi, per altre sarebbero necessarie radicali modificazioni nei regolamenti di esercizio e contabilità. Non sarebbe possibile aver subito, come in Francia e in Belgio, *donnée annuement* alla famiglia del personale delle

Ciò non toglie che l'esempio di quanto si fa sulle ferrovie francesi e belghe per linee, che in ultima analisi hanno prodotti chilometrici sensibilmente maggiori alle nostre linee secondarie, non debba indurre ad approfittare l'occasione su queste ultime di un'industria industrialmente non razionale che accen-

Da ultime accenniamo ad un punto importante, ai criteri cioè che ora si intendono seguire dallo Stato e dalle grandi compagnie francesi per la costruzione di nuove linee, le quali, benché da aggregarsi alle reti principali, pure si prevede non saranno per dar luogo che ad un traffico molto limitato.

La tendenza è per la costruzione di ferrovie a scartamento ridotto ed autorizzazioni in questo senso già vennero accordate dallo Stato alle compagnie dell'Ovest e dell'Orléans.

La ferrovia a scartamento ridotto presenta sensibili economie sia nelle opere di costruzione per le curve di minor raggio, per il minor peso dell'armamento e per i più limitati immani della stazio-

ni; sia in quelle per acquisto del materiale mobile per le dimensioni più ridotte. Anche le spese di esercizio sono sensibilmente minori, potendo essere

per le dimensioni più ridotte. Anche le spese di esercizio sono sensibilmente minori, potendo essere

La Compagnia provvede alla costruzione delle linee, e di mano in mano che queste sono ultimata, le consegna alla Società generale delle strade economiche, con la quale nel 1895 stipulò apposita convenzione per l'esercizio.

Le condizioni essenziali di questa convenzione sono le seguenti:

La Compagnia dell'Ovest consegna alla Società generale le linee completamente ultimato e fornite del materiale rotabile ed attrezzi occorrenti all'esercizio, e la Società generale si assume l'obbligo

di fare l'esercizio alle condizioni stabilite nella convenzione fra Società e Governo, ritenendosi per questo effetto come semplicemente sostituita alla Compagnia dell'Ovest. In conseguenza deve applicare le tariffe stabilite e da stabilirsi da quest'ultima, in modo che non si verifichi l'annullamento del servizio co-

La Società generale ha obbligo di mantenere le linee, i fabbricati, il materiale mobile ecc. in così buono stato come le parti corrispondenti delle linee secondarie esercitate direttamente dalla Compagnia.

Tutte le spese dell'esercito, compresa la rinnovazione dell'armamento, sono a carico della Società generale, in quale però deve versare nella cassa della "Comunità" dell'Ovest la ritenuta ed il nono per cento.

relativo alla cassa pensioni del personale che è addebito alle linee a smarrimento ridotto e che deve essere recitato con le stesse norme del personale della Compagnia dell'Orvet.

La Società generale ha il libere e gratuito uso

I prodotti diretti e indiretti dell'esercizio sono



\_\_\_\_\_







